ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais **The Polish Sailor**

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

Poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 40 gr za wie sz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy. Poszukiwania pracy i wolne posady 25 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. — Ogłoszenia w tekście i przed tekstem 50 % drożej.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 7 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 4 zł; Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O 170 044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie.

Na I. kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Cena 10 gr.

Komitet redakcyjny: J. R. Klejnot; inż. Fr. Fojut; inż. mor. A. Ciechanowski.

Nr. 6. Rok wydania piąty. | **TCZEW, dnia 13 lutego 1926 r.** | Ogólnego zbioru **Nr. 118**

Radjotelegraf w żegludze morskiej.

1. Zastosowanie.

Zastosowanie radjotelegrafji na statkach morskich jest olbrzymie. Kierownictwo statku znajduje się dzięki niemu w kontakcie, czy to bezpośrednio czy to przy pośrednictwie innych statków, ze swem towarzystwem żeglugi (armatorem). Statek na morzu może odbierać wiadomości i przepowiednie pogody, oraz doniesienia o lodach, może odbierać również najnowsze wiadomości dla żeglarzy, może kontrolować swe chronometry nasłuchując iskrowego sygnału czasu. Ze swej strony przy pomocy radjotelegrafu statek może sam nadawać na daleką odległość sygnały o pomoc w potrzebie morskiej, może określać (jeśli posiada radjogonjometr) swą pozycję w stosunku do stacyj brzegowych, lub nie mając radjogoniometra, pytać brzegowe stacje radjogonjometryczne o swą pozycję, może podawać wiadomości o stanie lodów na swej drodze, natychmiast zużytkowane w komunikatach iskrowych o lodach, nadawczych dla ogólnego użytku.

W żegludze we mgle radjotelegraf oddaje tak znaczne usługi, że bezwzględnie podnosi bezpieczeństwo statku i upewnia go lepiej w drodze niż sondowanie, sygnały dźwiękowe słyszane i kalkulacja.

2. Rozpowszechnienie i typ aparatu.

Z powyższych względów wszystkie większe statki morskie już sa wyposażone w telegraf bez drutu. Posiadanie stacji iskrowej na okręcie pociąga jednak za sobą szereg ważnych obowiązków. Już ze względu na możność i potrzebę podniesienia własnego bezpieczeństwa należy wykorzystywać stację jaknajbardziej. Posiadanie stacji i niedbałe i niedostateczne jej wykorzystanie w wypadkach awaryi (drobne awarje zdarzaja się raz po raz) mszczą się srodze przy rozprawach sądów morskich, gdyż interesenci frachtu i ładunku, a w pierwszym rzędzie asekuratorzy statku, frachtu i ładunku bronia się od udziału w stratach, skoro da się udowodnić niedbałość i niewykorzystanie stacji.

Ażeby wykorzystać stację potrzeba jednak bądź współpracy kapitana i tęgiego radjotelegrafisty, bądź wyczerpującej pracy dodatkowej nawigacyjnego oficera, który otrzymuje za to specjalny dodatek. Te warunki nie zawsze jednak mogą być wypełnione na mniejszych statkach.

Z tej też przyczyny w żegludze bałtyckiej spotyka się jeszcze wiele mniejszych parowców, nie posiadających radjotelegrafu. Niewątpliwie armatorzy lepiejby wyszli na tem, gdyby stacje na swych statkach założyli, pokrywając sowicie koszta na zaoszczędzeniu strat i wykorzystaniu możliwości porozumienia się ze swymi statkiem na morzu przy pomocy handlowych radjogramów. Często dopiero bolesna nauka życia doprowadza do założenia stacji. Olbrzymia większość statków niemieckich, które utkwiły niefortunnie w lodach zatoki Fińskiej w styczniu b. r. nie posiadała stacyj iskrowych. Statki te nietylko że nie były uprzedzone o warunkach żeglugi wśród lodów w drodze powrotnej z Leningradu, lecz również z trudnością zostały odnalezione przez łamacze lodów.

Niewątpliwie dla żeglugi zimowej na Bałtyku radjotelegraf jest konieczny nawet na mniejszych statkach. Holowniki prowadzące berlinki morskie bezwzględnie powinny posiadać radjotelegraf.

Oto jakie typy stacyj sa obecnie stosowane na statkach, przeważnie w zależności od ich wielkości:

1. Parowce przybrzeżne i rybołówcze, oraz łodzie ratunkowe: stacja o wydajności anteny 0,2 kilowatt dźwięczące iskry gasnące, fale tłumione. Promień działania do 100 mil.

2. Parowce frachtowe: stacje o wydajności anteny 0,5 kilowatt. Dźwięczące iskry gasnące, fale tłumione. Promień działania 800—1000 mil. Prócz tego przyrząd odbiorczy typu audion pozwalający odbierać fale z odległości do 800—1000 mil.

3. Wielkie parowce towarowo-osobowe mają: radjostacje o wydajności

anten 1,5 kilowatt, typ tensam co poprzednie. Promień działania 500 mil. Odbiornik typu audion, odbierający z odległości do 1500—2000 mil. Przyrząd nadawczy dla fali nietłumionej 250—1000 wattowy. Promień działania 800 do 2000 mil.

Pośpieszne parowce osobowe na Atlantyku posiadają prócz tego urządzenie telefonu bez drutu z promieniem działania do 150—300 mil.

3. Urządzenia radjogonjometryczne

Urządzenie radjogonjometryczne, czyli określanie kierunków pomiędzy stacją okrętową a stacją brzegową rozpowszechniają się coraz bardziej. Istnieją przy tem dwa sposoby: własnego namierzania (pelengowania) i obcego namierzania (pelengowania). W pierwszym wypadku statek sam określa kierunki ku innym stacjom iskrowym, w drugim natomiast prosi stację brzegową o określenie kierunku na niego i zakomunikowanie mu wyniku dla jego użytku nawigacyjnego.

Ponieważ urządzenie stacji radjogonjometrycznej jest skomplikowane, a więc i kosztowne, przeto rozwinął się narazie w radjonawigacji ten ostatni sposób „obcego" namierzania. Obecnie biorą angielskie stacje radjogonjometryczne jednolitą taksę 5 szylingów od każdego namierzania iskrowego (pelengowania).

4. Stacje brzegowe w Anglji.

Angielskie ministerstwo poczt (Post Office) od r. 1908 zaczęło wykupywać z rąk prywatnych i od Lloyda wszystkie stacje brzegowe i dopełniło nowemi stacjami.

Te wszystkie stacje rządowe angielskie obecnie pełnią doniosłą służbę jak bezpieczeństwa nawigacji, tak też w komunikacji handlowej. Ilość słów nadanych lub odebranych przez angielskie radjostacje brzegowe już przekroczyła 10,000,000 rocznie, w tem 3 mil. słów opłaconych.

Położenie Anglji na drodze z północnej Europy ku wszystkim obcym krajom, czyni zastosowanie radjotelegrafu dla potrzeb żeglugi i handlu światowego szczególnie korzystnem. To też jak nigdzie rozwinęła się tu specyfikacja i podział funkcyj pomiędzy stacjami: są stacje bezpieczeństwa, są też stacje dla komunikatów wyłącznie na daleką odległość. Radjogonjometryczne urządzenia dla komunikowania okrętom zgłaszającym się iskrowo ich pozycyj za opłatą, posiadają stacje: Lizard (dla 800-metrowej fali), Niton, Flamborough i Cullercoats (dla 600-metrowej fali).

Należy zauważyć, że prawdopodobnie już w bliskim czasie namierzanie (pelengowanie) iskrowe obce ustąpi miejsca własnemu iskrowemu namierzaniu statków, dzięki udoskonaleniu, uproszczeniu i stanieniu statkowych stacyj radjogonjometrycznych.

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

BELGJA.

Ruch portu Antwerpji w styczniu 1926. W styczniu 1926 zawinęły do portu Antwerpji 844 statki morskie o łącznej ładowności 1,827,313 ton rej. netto (w tem 8 żaglowców o ł. ład. 903 t.).

W styczniu 1925 cyfry te były następujące: 825 statków (1,677,458 t.) w tem 3 żaglowce (372 t.).

W r. b. ruch wzrósł więc o 19 statków i 149,483 t. Średni tonaż statku wynosił 2,165 t. (w r. 1925: 2,030 t.).

Wśród statków, które zawinęły, były 362 angielskie, 130 niemieckich, 73 belgijskie, 58 francuskich, 58 norweskich, 54 holenderskie, 28 duńskich, 27 szweckich, 15 amerykańskich itd.

FRANCJA.

Mielizna w zatoce Biskajskiej nie istnieje. Francuskie Wiadomości dla Żeglarzy podają w num. 2,442 oficjalną wiadomość, że wyniosłość (plateau) podwodną wśród wielkich głębokości zatoki Biskajskiej zgłoszona przez transportowiec Le Loiret nie istnieje. Deklaracja ta opiera się na zbadaniu wskazanych miejsc przy pomocy sondy echowej przez statek hydrograficzny Gaston - Rivier.

Francuskie subwencje dla statków cysternowych. Francuska ustawa o subwencjach dla statków cysternowych z dn. 10 stycznia 1925 pozostawiła biuru narodowemu dla płynnego paliwa decyzję co do podziału subwencji między statki cysternowe budujące się na francuskich stoczniach i statki cysternowe zagraniczne wpisane do francuskiego rejestru statków handlowych. Decyzja obecnie została powzięta równocześnie z rezolucją domagającą się od rządu przedłużenia okresu działania subwencji z 10 na 20 lat, motywując ją tem, że statek cysternowy, któryby zaczął się obecnie budować, mógłby tylko przez 7 lat korzystać z subwencji. Kwotę subwencji ustala się według poszczególnych kategorji statków i według funduszu, który jest do dyspozycji przy zakończeniu poszczególnego roku rachunkowego. Na fundusz ten składa się połowa podatku zebranego przez narodowe biuro importu płynnego paliwa na ilościach importowanych (10 fr. od tony i 1,5 fr. od resztek). Subwencję wypłaca się wyłącznie od tony płynnego paliwa przywiezionego z kraju pochodzenia do francuskich portów morskich lub Renem wprost do Strassburga. Ładunki do Strassburga muszą być zaopatrzone w certyfikat biura francuskiego w Antwerpji, z którego wynika, że paliwo jest załadowane bezpośrednio z kraju pochodzenia. Statki cysternowe francuskiej marynarki subwencji tej nie otrzymują. Przepisy ustawy subwencyjnej na razie działają na przeciąg lat 10, jednak mogą być poddane rewizji po upływie 5 lat.

Z prasy.

Błędne informacje o sprawach żeglugi.

Że ogół nasz nadzwyczaj mało jest zorjentowany o sprawach żeglugi, wie chyba każdy. Nie wszystkim jednak wiadomo, że prasę naszą, a nawet pisma o zabarwieniu fachowem, obiegają nieraz wiadomości o żegludze wprost humorystycznie fałszywe, bez tego ażeby ktokolwiek gdziekolwiek te rzeczy prostował. Tembardziej poczuwamy się do tego obowiązku i prosimy naszych Szanownych Czytelników o nadsyłanie materjału, któryby mógł ujść uwagi.

Równolegle do błędnych informacyj prasa nasza szerzy, często na tytułowych stronach, rysunki statków i portów, wywołujące rumieniec wstydu wobec cudzoziemców, którzy „jak nas widzą, tak też piszą". Otrzymaliśmy świeżo pismo, na tytułowej stronie którego figuruje parowiec o kształcie kalosza z napisem na burcie „Lwów", z tyłu zaś dwa żaglowce z ożagleniem statków dla dzieci, które mają zapewne oznaczać statki „Sarmacji". Życie samo nieprędko usunie te błędy, gdyż ogół nasz zbyt mało jeszcze się styka ze sprawami żeglugi. Musimy sami mu dopomódz. Dla początku przytoczymy taką informację dezorjentującą czytelników całkowicie:

1. W sprawie rozpowszechnienia statków motorowych: oto co mówi o tem „Życie Technickie".

Według oficjalnej statystyki „Lloyds Register", zastosowanie motorów spalinowych do napędu okrętów bierze przewagę nad używanemi od dawna maszynami parowemi. Odnieść to należy głównie do Danji, Holandji, Szwecji, Włoch i Niemiec, w których to krajach łączny tonaż okrętów zaopatrzonych w motory spalinowe wynosi 636.542 ton, zaś w maszyny parowe 207.955 ton. Mniej korzystnie przedstawia się stosunek tych liczb dla Anglji, bo 646,410 ton na rzecz maszyn parowych, a tylko 350,480 ton na rzecz motorów spalinowych.

Nieuświadomionego czytelnika — nic tu nie razi. Tylko jeszcze nabierze więcej respektu przed zagadkowym, zwycięskim stakiem motorowym. Zato uświadomiony czytelnik się oburzy, wiedząc, że w samej Anglji jest w ruchu tonaż parowozów wysokości **kilkunastu miljonów** ton. „Życie Technickie" spłatało statki istniejące ze statkami w budowie będącemi i jeszcze wiele dodało na korzyść motorowców. Niezależnie od tego nadmieniamy, iż komuś koniecznie potrzeba, ażebyśmy zamówili motorowce, i to we Włoszech. Na szczęście jeszcze nie mamy na to pieniędzy.



Podróże morskie i sport wodny

Burza na oceanie.

Barwny opis burzy na oceanie w grudniu 1923 r. którą wytrzymał „Lwów", daje w „Kurjerze Poznańskim" absolwent Szkoły Morskiej p. Z. Prumbs. Przytoczony niżej środkowy urywek, traktujący o największem napięciu burzy.

„Nagle uderzył w statek silny poryw wiatru, po nim drugi, trzeci i tak już bez końca. Zachwiał się zlekka nasz „Lwów", zatrzeszczały wiązania, reje zaskrzypiały — taniec się rozpoczął. Z głuchym łoskotem walą fale o burtę. Bije godzina ósma. „Trzecia wachta na służbę!" wydziera się piskliwym głosikiem odwachowy. Nakładamy płaszcze ceratowe, kilka sucharów do kieszeni i wychodzimy na pokład. Następują formalności służbowe.

Porywy wiatru stają się coraz to gwałtowniejsze. Statek, jak rozhukany rumak, rzuca się na wszystkie strony. To staje dęba, to znowu zapada się w przepaść. Ogromne wały wodne z dzikim rykiem wściekłości, połyskując fosforyzującemi grzbietami, okryte śnieżną pianą, uderzają z olbrzymią siłą o burtę i wdzierają się na statek. Stoimy czasami po sam pas w wodzie, trzymamy się kurczowo liny, żeby nie paść ofiarą rozhukanego żywiołu. Cały takielunek, liny napięte jak struny. Na górze w omasztowaniu istna kakofonja najrozmaitszych tonów. Słychać rozszalałe wycie, świsty, ryki, rozpętanego orkanu. Rozmowa — niepodobieństwem.

Coś sąsiad krzyczy z całych sił do ucha, nie odróżniam ni słowa, ni sylaby. Barometr spada i spada. Z każdą chwilą wycie staje się przeraźliwsze. Fale przybierają coraz potworniejsze rozmiary, zamaczając już dziób i pokład w rozhukanym wodnym odmęcie. Statek coraz gwałtowniej się nachyla. Burza rozszalała się w całej pełni. Przywiązujemy się linami do burty, żeby nie zostać porwanymi przez zalewające statek fale lub też wichura nie zdmuchnęła nas jak piórka z pokładu. Nie można swobodnie stać, chodzić, ni leżeć. Przemokliśmy do suchej nitki mimo naszych niby nieprzemakalnych płaszczy. Jak tarany biją w statek olbrzymie zwały wodne, który, zdaje się, rozpryśnie się za chwilę w drobne atomy. Miljardy kropel, pędzone straszną siłą wiatru, sieką nam niemiłosiernie twarz, ręce. Potoki wody strącają nas z nóg. Koniec świata — wybiła chyba już nasza ostatnia godzina.

Każdą chwilę oczekujemy wywrócenia się naszego dzielnego statku. Nachyla się on coraz więcej i więcej i tak bez końca, no teraz już wszystko przepadło — tak blisko domu — ha, trudno, śmierć zagląda w oczy, już — tuż — tuż — błyskawicznie w ułamku sekundy przesuwają się — młodość — kraj — rodzina — z zapartym oddechem oczekujemy już momentu, kiedy zamknie się nad nami mokry grób — lecz nie — nachylenie ustało, i nasze stare pudło „Lwów", drżąc we wszystkich wiązaniach z niezmiernego wysiłku, podnosi się pomalutku, powolutenko, kładąc się znowu na drugą burtę.

Trudno oddać piórem uczucia, miotające człowiekiem w obliczu tej tak blisko namacalnej śmierci.

Cała nasza nadzieja w żaglach, dzięki nim utrzymujemy pewien stały kierunek. Biada, gdy pękną, statek staje się wówczas swawolną igraszką rozbrykanego żywiołu.

Wtem nagle ogłuszający grzmot — łomot, „Lwów" zatrząsł się jak w ataku febry — włosy zjeżyły się nam na głowie — pękł przedni żagiel. Czołgamy się po czworakach z ostatnim wysiłkiem woli naprzód na dziób — ratować, co się jeszcze da i stawić nowy żagiel. Wbijamy się zębami, paznogciami w tańczący pokład. Z trudem posuwamy się cal po calu naprzód. Czepiamy się wszystkiego nogami i rękoma, olbrzymie góry wodne przygniatają nas swym ciężarem, wdychamy chciwie powietrze razem ze słoną wodą, wściekle szarpie wicher naszemi ciałami. Nie poddajemy się. Ze ściśniętemi zębami wykonujemy nasze zadanie.

Skończone. Znowu ta karkołomna przeprawa z dziobu na pokład. Jednego kolegę fala zdążyła porwać, lecz ten chwycił się jeszcze w ostatnim momencie barjerki. Wracamy na swe stare stanowiska i oczekujemy dalszych wypadków. Zmiana na ster — kolej na mnie. Wyswabadzam się z lin, w tem gwałtowne nadchylanie, tracę równowagę, rękoma chwytam w próżnię i lecę, lecę gdzieś straszną siłą w przepaść, uderzam ciałem na pokład, przywarłem do niego, lecz daremny trud, ślizgam się z zawrotną szybkością w kierunku burty — na kilka sekund tracę przytomność. Obok ktoś jęczy, leży bez ruchu, krew lepka zalewa twarz. Odbywa się żmudny transport rannego do międzypokładu.

Otworzyły się podwoje piekieł. Głęboka ciemność, przeraźliwy skowyt wiatru, który doszedł już do swej największej siły, dalej potworne 13-metrowej wysokości i wyżej bałwany, a nachyleniem naszej skorupy na każdą stronę, a już blisko 50". Pod wiatr nie można nawet oddychać, wpycha się przemocą do płuc, nadyma je jak pęcherz, grożąc rozerwaniem klatki piersiowej. Statek rzuca się konwulsyjnie na wszystkie boki. Silne grzbiety bałwanów wyrzucają pod niebiosa, to znowu wciskają się w bezdenną przepaść."

„Żaglowym yachtem przez Bałtyk" opis pierwszej podróży yachtu polskiego „Witeź" do Szwecji pióra gen. M. Zaruskiego wyszedł z druku i jest do nabycia w księgarniach M. Arcta i innych.

W następnym numerze rozpoczniemy w tym dziale opis podróży p. Alain Gerbault bez załogi na yachcie „Firecrest" przez Atlantyk.

Nasz wywóz morzem.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski, szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

(Wyłącznie w ruchu gdyńskim liczby oznaczają tony 1000 kg. towaru).

1 lutego: gd. par. Marie Siedler 500 do Kłajpedy (Rhd).

5 lutego: niem. par. Sturmsee 1700 do Odensee (Rhd).

6 lutego: szw. par. Vidar 3100 do Sztokholmu (B i S).

7 lutego: lit. par. Stephanie 988 do Helsingborga (Elibor).

Statki powyższe wywiozły łącznie 6288 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (2—8 lutego)

2 lut.: szw. par. Fyrileif 495 do Gefle (B i S), niem. hol. Diana z licht. Daheim 369 i Hamfelde 677 do Amsterdamu (D — S), szw. par. Nordost 628 do Harburga (B i S). norw. par. Freikoll 696 do Göteborgu (B i S), niem. par. Marx 854 do Ystadu (B i S) gd. par. Balticum 364 do Oskarshamnu (B i S).

3 lut.: duń. par. Stegelborg 1146 do Horsensu (B i S), szw. par. Newton 357 do Aarhus (B i S).

4. lut.: niem. par. Alfred 859 do Aabenrade (B i S).

5 lut.: szw. par. Botte 578 do Norrköpingu (B i S).

6 lut.: szw. par. Ornö 817 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Ethel 908 do Halmstadu (B i S), szw. mot. Cimbria 320 do Helsingör (B i S), szw. par. Elsie 826 do Göteborgu (B i S), szw. par. Annie 698 do Sztokholmu (B i S). szw. par. Lord 927 do Göteborgu (B i S), szw. par. Tyr 432 do Karlstadu (B i S).

7 lut.: szw. par. Edward 717 do Göteborgu (B i S), hld. par. Zuyd Holland 1141 do Kopenhagi (Hansa), norw. par. Dampseks 1173 do Kopenhagi (B i S).

8 lut.: szw. par. Pan 526 do Trelleborgu (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 32,600 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański. (2—8 lutego).

2 lut.: gd. par. D. Siedler 256 do Gravelines (Rhd), niem. par. Heinrich Schulz 612 do Leith (Bg), duń. par. Skodsborg 850 do Liverpoolu z drz. i zb. (Bg).

3 lut.: niem. par. Bianca 737 do Aalborgu (D — S).

4 lut.: niem. par. Brake 336 do Dordrechtu z podkładami (B i S).

5 lut.: norw. par. Solting 354 do Gloucester z drz. i cukrem (Shaw). szw. par. Svenske 331 do Dover (Bg). szw. par. Sif 997 do Liverpoolu (Bg), niem. mot. Hermann Boonekamp 582 do Hull z kopalniakami (B i S), niem. par. Kurland 262 do Horsensu (D — S).

7 lut.: niem. hol. Max Behrendt z licht. Ahrensfelde 619 i Universum 392 do Amsterdamu (D — S), niem. par. Irmgard 623 do Tynedocku (Bg).

8 lu.: niem. par. Neptun 636 do Londynu ze zb. i drz. (Shaw).

Statki powyższe wywiozły łącznie 19,000 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański. (2—9 lutego).

2 lut.: duń. par. Skodsborg 850 do Liverpoolu z drz. i zb. (Bg.), szw. par. Alan 541 do Bostonu (Gw), duń. par. Paul Möller 175 do Kopenhagi (Jürgens).

3 lut.: niem. par. Oliva 721 do Abo z zb. i tow. (Rhd).

5 lut.. niem. par. Gertrud 392 do Helsingforsu (Lcz), niem. par. Greta 378 do Antwerpii (Wolff), duń. par. Nancy 675 do Abo (B i S).

6 lut.: szw. par. Holdank z zb. i tow. do Londynu (Bg), niem. par. Elsa 335 z owsem do Swansea (Wolff).

8 lut.: niem. par. Neptun 636 do Londynu ze zb. i drz. (Shaw).

Statki powyższe wywiozły łącznie 7,800 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański. (2—8 lutego).

5 lut.: norw. par. Solting 354 do Gloucester z drz. i cukrem (Shaw). gd. par. Edith Bosselmann 291 do Lipawy (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 900 ton cukru.

Wywóz polskiej gazoliny przez port gdański. (2—8 lutego).

2 lut.: niem. hol. Widder z licht. cysterną nr. 5 (654) do Amsterdamu z gazoliną (Nordd. Lloyd).

Statek powyższy wywiózł 1,200 ton gazoliny.

ŻEGLUGA NA WIŚLE

LUDWIK SZYMAŃSKI

Żeglarska 3. **TORUŃ** Tel. 909 i 914

7 własnych parostatków do holowania tratew i berlinek.

Specjalność: holowanie tratew.

Palowanie tratew własnemi kotwicami i linami.

Parostatki wycieczkowe każdego czasu.

Oddział spedycji lądowej.

Urzędowa ekspedycja kolejowa w Toruniu.

Spedycja towaru **Transport mebli** we własnych patentowych wyściełanych meblowych wozach.

MAGAZYNOWANIE.

Magazyny z bocznicami kolejowemi.

Specjalne magazyny do magazynowania mebli. W czasie nawigacyjnym własne przystanie **w Tczewie — Gdańsku.**

„Hotel Centralny"

Tel. 16 Tczew, Rynek 2. Tel. 16.

właśc. Stanisław Klarowski

Wyborna kuchnia.

Stare wina.

Rzetelna obsługa! Rzetelna obsługa!

Centralne ogrzewanie.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany.

Do Gdańska zawinął, zawinie — data	skąd	Z Gdańska odpłynie — dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
1. 3.	z Lipawy	do Nowego Jorku	2. 3.	Lituania	Baltic-America-Line
22. 3.	"	"	23. 3.	Estonia	"
15. 2.	„ Hull	„ Hull	19. 2.	Kowno	Ellerman i Wilson
22. 2.	„ Londynu	„ Londynu	26. 2.	Smoleńsk	Lines Agency Coy Ltd.
16. 2.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	17. 2.	Baltara	United Balt. Corp.
20. 2.	„ Lipawy	„ Londynu	20. 2.	"	"
23. 2.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	24. 2.	Baltriger	"
27. 2.	„ Lipawy	„ Londynu	13. 2.	"	"
2. 3.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	2. 3.	Baltriger	"

Wodostany Wisły.

Luty Daty:	5	6	7	8	9	10	11
Kraków	—219	—209	—203	—205	—212	—223	—227
Zawichost	223	260	210	200	187	173	—
Warszawa	169	168	174	252	252	230	211
Płock	201	206	197	186	207	242	224
Toruń	182	186	184	162	164	181	241
Fordon	187	192	191	173	170	177	236
Tczew	192	194	196	198	174	166	171
Ujście (Schiewenhorst)	264	230	234	230	234	234	218

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.